

Ventiseiesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino www.felicesaulino.it

Con l'avvicinarsi dell'esodo estivo, per i viaggiatori Alitalia torna lo spettro di un'altra estate rovente.

L'anno scorso fu un incubo. A fine luglio, a Ferragosto e al rientro dalle vacanze, la compagnia aerea di Colaninno e Sabelli mise a nudo tutta la sua fragilità: voli cancellati, bagagli smarriti, disservizi d'ogni tipo. E un volo su due in ritardo.

Difficile ripetere una performance del genere anche nell'estate 2010. Napoleone Sabelli e i suoi manager qualcosa dagli errori dell'anno scorso devono aver imparato. E alcuni interventi per migliorare il servizio sono stati fatti. Ma è anche difficile credere nel miracoloso salto d'efficienza accreditato in primavera dal vertice Alitalia con dichiarazioni come queste: "La puntualità dei nostri voli è decisamente buona. Abbiamo raggiunto l'82%"; "Il numero dei bagagli consegnati in ritardo si è dimezzato rispetto alla media del 2009". Sono dati che si riferivano al primo trimestre, periodo di bassa stagione. Adesso, con l'approssimarsi del periodo di massima concentrazione estiva dei passeggeri, sta per arrivare il momento della verità.

Nello scalo di Fiumicino gestito da Adr (Aeroporti di Roma), sono stati appena investiti 20 milioni di euro per un nuovo impianto di smistamento automatico dei bagagli, inaugurato in pompa magna da Gianni Letta, il sottosegretario protettore dei patrioti Cai e non solo. Tutto bene, quindi? Non esattamente.

Restano tre grossi problemi. Primo, si tratta di un impianto provvisorio, insufficiente a risolvere in maniera definitiva la questione bagagli. Secondo, l'impianto è entrato in funzione troppo tardi (a estate iniziata) senza il necessario periodo di rodaggio. Terzo, l'impianto non viene gestito direttamente da Adr ma dagli handler esterni che quest'anno sono saliti a sei e si contendono i contratti con le principali compagnie a suon di ribassi dei prezzi, cosa che si ripercuote sulla qualità dei servizi. Soprattutto nei picchi di traffico.

Nemmeno Vito Riggio, presidente di Enac pensa che il nuovo sistema possa bastare. Come ha spiegato in tempi non sospetti al giornalista di Repubblica Lucio Cillis "Fiumicino è un caso particolare e i problemi non finiscono migliorando le macchine." Infatti nello scalo della capitale "servono investimenti ma anche molte braccia e ci sono problemi a reperire personale addetto al carico e scarico... perché l'estate si lavora duro per guadagnare i 6-700 euro al mese offerti dalle aziende di handling". Quindi, molti -conclude mestamente Riggio- "comprensibilmente preferiscono andare a lavorare nei bar di Ostia o in spiaggia piuttosto che scaricare bagagli..."

Infine c'è l'incognita Cai. La nuova Alitalia, si sa non gode di buona salute. Continua a perdere denaro e gli azionisti si rifiutano di metterci dentro altro denaro con una

ricapitalizzazione. Per avere l'idea del depauperamento, basta dare un'occhiata all'ultimo bilancio Air France-Klm che ha svalutato la propria partecipazione Alitalia (25% del capitale) con un abbattimento del 41,8 %: da 323 a 188 milioni di euro. E così riprendono a circolare voci d'un stato di crisi da proclamare a ottobre con la richiesta di 1500 esuberi.

Spiega un pilota: "In un anno e mezzo di gestione Cai non è cambiato molto. Procede tutto come sempre con un personale sempre più stanco e demotivato... Ci sono giorni in cui va tutto bene e giorni in cui non funziona niente. Perché? Perché ci sono alcuni dirigenti che non conoscono il trasporto aereo e altri che dicono sempre di "sì" anche di fronte a decisioni prive di senso. Per esempio, a un comandante l'azienda chiede di risparmiare in atterraggio anche solo 8 dollari di carburante, ma poi allo stesso comandante, al momento d'un decollo, si può allegramente ordinare di lasciare a terra decine di valige. E la riconsegna di un solo bagaglio può costare tranquillamente cento dollari e passa...".

Articolo pubblicato su www.felicesaulino.it sotto licenza Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore

Ventiseiesima puntata del dossier Alitalia CAI, per gentile concessione di Felice Saulino www.felicesaulino.it

Con l'avvicinarsi dell'esodo estivo, per i viaggiatori Alitalia torna lo spettro di un'altra estate rovente.

L'anno scorso fu un incubo. A fine luglio, a Ferragosto e al rientro dalle vacanze, la compagnia aerea di Colaninno e Sabelli mise a nudo tutta la sua fragilità: voli cancellati, bagagli smarriti, disservizi d'ogni tipo. E un volo su due in ritardo.

Difficile ripetere una performance del genere anche nell'estate 2010. Napoleone Sabelli e i suoi manager qualcosa dagli errori dell'anno scorso devono aver imparato. E alcuni interventi per migliorare il servizio sono stati fatti. Ma è anche difficile credere nel miracoloso salto d'efficienza accreditato in primavera dal vertice Alitalia con dichiarazioni come queste: "La puntualità dei nostri voli è decisamente buona. Abbiamo raggiunto l'82%"; "Il numero dei bagagli consegnati in ritardo si è dimezzato rispetto alla media del 2009". Sono dati che si riferivano al primo trimestre, periodo di bassa stagione. Adesso, con l'approssimarsi del periodo di massima concentrazione estiva dei passeggeri, sta per arrivare il momento della verità.

Nello scalo di Fiumicino gestito da Adr (Aeroporti di Roma), sono stati appena investiti 20 milioni di euro per un nuovo impianto di smistamento automatico dei bagagli, inaugurato in

pompa magna da Gianni Letta, il sottosegretario protettore dei patrioti Cai e non solo. Tutto bene, quindi? Non esattamente.

Restano tre grossi problemi. Primo, si tratta di un impianto provvisorio, insufficiente a risolvere in maniera definitiva la questione bagagli. Secondo, l'impianto è entrato in funzione troppo tardi (a estate iniziata) senza il necessario periodo di rodaggio. Terzo, l'impianto non viene gestito direttamente da Adr ma dagli handler esterni che quest'anno sono saliti a sei e si contendono i contratti con le principali compagnie a suon di ribassi dei prezzi, cosa che si ripercuote sulla qualità dei servizi. Soprattutto nei picchi di traffico.

Nemmeno Vito Riggio, presidente di Enac pensa che il nuovo sistema possa bastare. Come ha spiegato in tempi non sospetti al giornalista di Repubblica Lucio Cillis "Fiumicino è un caso particolare e i problemi non finiscono migliorando le macchine." Infatti nello scalo della capitale "servono investimenti ma anche molte braccia e ci sono problemi a reperire personale addetto al carico e scarico... perché l'estate si lavora duro per guadagnare i 6-700 euro al mese offerti dalle aziende di handling". Quindi, molti -conclude mestamente Riggio- "comprensibilmente preferiscono andare a lavorare nei bar di Ostia o in spiaggia piuttosto che scaricare bagagli..."

Infine c'è l'incognita Cai. La nuova Alitalia, si sa non gode di buona salute. Continua a perdere denaro e gli azionisti si rifiutano di metterci dentro altro denaro con una ricapitalizzazione. Per avere l'idea del depauperamento, basta dare un'occhiata all'ultimo bilancio Air France-Klm che ha svalutato la propria partecipazione Alitalia (25% del capitale) con un abbattimento del 41,8 %: da 323 a 188 milioni di euro. E così riprendono a circolare voci d'un stato di crisi da proclamare a ottobre con la richiesta di 1500 esuberi.

Spiega un pilota: "In un anno e mezzo di gestione Cai non è cambiato molto. Procede tutto come sempre con un personale sempre più stanco e demotivato... Ci sono giorni in cui va tutto bene e giorni in cui non funziona niente. Perché? Perché ci sono alcuni dirigenti che non conoscono il trasporto aereo e altri che dicono sempre di "sì" anche di fronte a decisioni prive di senso. Per esempio, a un comandante l'azienda chiede di risparmiare in atterraggio anche solo 8 dollari di carburante, ma poi allo stesso comandante, al momento d'un decollo, si può allegramente ordinare di lasciare a terra decine di valige. E la riconsegna di un solo bagaglio può costare tranquillamente cento dollari e passa..."

Articolo pubblicato su www.felicesaulino.it sotto licenza
Creative Commons, riprodotto per gentile concessione dell'autore